Canada Industrial Relations Board Conseil canadien des relations industrielles

C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

Motifs de décision

General Longshore Workers, Checkers, and Shipliners of the Port of Saint John, N.B., section locale 273 de l'Association internationale des débardeurs,

requérant,

et

Tropical Shipping of Canada, s.r.l.,

employeur.

Dossier du Conseil : 30056-C
Référence neutre : 2014 CCRI **720**
Le 15 avril 2014

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil) était composé de Me Elizabeth MacPherson, Présidente, ainsi que de M. Daniel Charbonneau et Me Robert Monette, Membres. Une audience a été tenue à Saint John (Nouveau-Brunswick) les 1er et 2 avril 2014.

Ont comparu

Me David A. Mombourquette, pour le General Longshore Workers, Checkers, and Shipliners of the Port of Saint John, N.B., section locale 273 de l'Association internationale des débardeurs;

Me Jamie C. Eddy, pour Tropical Shipping of Canada, s.r.l.

I. Nature de la demande

[1] Le 10 juillet 2013, le General Longshore Workers, Checkers, and Shipliners of the Port of Saint John, N.B., section locale 273 de l'Association internationale des débardeurs (l'AID 273 ou le syndicat), a présenté au Conseil une demande d'accréditation à titre d'agent négociateur d'une unité de soudeurs et de mécaniciens en réfrigération employés par Tropical Shipping of Canada, s.r.l. (Tropical Canada ou l'employeur). L'employeur a contesté la compétence du Conseil pour instruire la demande et, subsidiairement, il s'est opposé à la composition de l'unité de négociation proposée.

[2] Le Conseil a tenu une audience en vue d'obtenir des éléments de preuve concernant les fonctions exécutées par Tropical Canada et les membres de l'unité de négociation proposée, afin d'être en mesure de déterminer si les activités de l'employeur constituent une entreprise fédérale à part entière, ou si elles constituent une partie intégrante d'une telle entreprise, de sorte que le *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*) s'y appliquerait.

II. Faits

[3] Tropical Canada est un agent de fret constitué en société au Delaware (États-Unis) et enregistré dans la province du Nouveau-Brunswick à titre d'entreprise extraprovinciale. C'est une filiale de Tropical Shipping and Construction Company limitée (Tropical), entreprise des Bahamas spécialisée dans l'expédition de fret en conteneurs en provenance et à destination des États-Unis, du Canada, des Bahamas et des Antilles. Tropical exploite deux navires qui font escale au port de Saint John, le Berra K et le AHS Hamburg, mais elle n'est pas propriétaire de ces navires.

[4] Le siège social de Tropical est situé à West Palm Beach (Floride). Les employés de Tropical Canada à Saint John prennent part à des réunions trimestrielles par téléconférence; tous les membres du personnel de Tropical participent à ces réunions, qui sont dirigées par le président de Tropical. Les membres du personnel de Tropical Canada présentent leurs feuilles de temps ainsi que leurs demandes de congé et de formation au siège social, à West Palm Beach. Il n'y a pas d'employés responsables de la paye ou des ressources humaines à Saint John; toutes les questions sont traitées par le personnel travaillant au siège social à West Palm Beach. C'est

Tropical qui pourvoit aux besoins en services informatiques, en ressources humaines, en finances et comptabilité, en services de paye, en formation, en manuels opérationnels et en matériel publicitaire de Tropical Canada, et les deux entreprises partagent le même système informatique. Cependant, Tropical Canada dispose d'un régime de pension et de soins de santé distinct pour les employés au Canada.

[5] Conformément à une entente de représentation, Tropical Canada agit à titre d'agent de Tropical au Canada. Elle commercialise les services de Tropical au Canada et veille à ce que le fret reçu au port de Saint John (Nouveau-Brunswick) et expédié de ce port soit chargé à bord des navires de Tropical, ou déchargé de ceux-ci, de manière à ce qu'il se rende aux clients à qui il est destiné, au pays et à l'étranger. Tropical Canada a conclu un contrat avec Logistec, une entreprise d'arrimage, pour les tâches de débardage associées au chargement de conteneurs à bord des navires de Tropical et au déchargement de ceux-ci. Logistec et sa filiale, BTI Terminals, exploitent un terminal à conteneurs au port de Saint John.

[6] Aux termes de son entente de représentation, Tropical Canada agit à titre d'agent de fret exclusif de Tropical au Canada, et elle possède les pleins pouvoirs pour exécuter les opérations suivantes : entreprendre des démarches en vue de trouver du fret et de le réserver; produire et signer des connaissements; percevoir et remettre les frais d'entreposage, de terminal, de transport, de surestaries et autres frais dus et exigibles liés au fret ou à l'équipement se rapportant aux conteneurs; traiter des demandes; et, de manière générale, exécuter toutes les tâches et fonctions qui incombent habituellement aux agents de fret.

[7] Afin de s'acquitter de ses responsabilités conformément à l'entente de représentation, Tropical Canada emploie du personnel responsable des ventes, des représentants au service à la clientèle, des spécialistes de la documentation et un analyste des prix, qui travaillent dans un immeuble de bureaux situé à l'extérieur de l'entrée du port de Saint John.

[8] Outre les fonctions prévues dans l'entente de représentation conclue avec Tropical, Tropical Canada exploite un service d'entretien et de réparation de conteneurs au terminal. Cette activité de l'entreprise requiert les services d'un directeur du terminal, d'un superviseur des travaux de soudure, d'un superviseur de l'entretien des systèmes de réfrigération, de deux coordonnateurs de la logistique, de deux soudeurs et de deux techniciens en réfrigération. Tropical Canada a

acquis cette entreprise de Kent Line, une division du groupe Irving Transportation Services, aux alentours de 2002. C'est ce groupe d'employés qui fait l'objet de la demande d'accréditation de l'AID 273.

[9] Tropical Canada s'occupe de conteneurs frigorifiques et non frigorifiques, lesquels appartiennent à Tropical ou sont loués par celle-ci et sont mis à la disposition de ses clients aux fins d'utilisation. Les activités d'entretien et de réparation de conteneurs de Tropical Canada sont habituellement menées du lundi au vendredi, mais des heures supplémentaires sont parfois nécessaires pour garantir la disponibilité d'un nombre suffisant de conteneurs en état de navigabilité.

[10] Les conteneurs sont déchargés du navire par les débardeurs et déposés dans une aire du terminal où le superviseur des travaux de soudure les inspecte pour repérer les bris ou les problèmes liés à l'unité frigorifique. Les débardeurs déplacent ensuite les conteneurs frigorifiques jusqu'à l'atelier (hangar) où ils seront réparés. La priorité des employés de Tropical Canada est de réparer les conteneurs frigorifiques devant être chargés à bord d'un navire qui quittera bientôt le port. Une fois que le navire a quitté, les soudeurs et les mécaniciens effectuent les travaux d'entretien et de réparation sur les conteneurs se trouvant toujours au terminal.

[11] Après avoir été nettoyés et réparés, les conteneurs peuvent être envoyés aux clients par train ou par camion. Il peut arriver qu'un conteneur frigorifique doive être réparé une fois chargé à bord d'un navire. Dans un tel cas, si l'électricien du navire n'est pas en mesure de s'en occuper, le mécanicien en réfrigération de Tropical Canada monte à bord pour effectuer les travaux requis ou livrer des pièces. Par conséquent, un mécanicien en réfrigération doit être sur place le jour où le navire quitte le port afin de pouvoir régler tout problème éventuel. Le superviseur de l'entretien des systèmes de réfrigération monte à bord des navires chaque fois que ceux-ci font escale au port de Saint John, pour la livraison de pièces et d'articles provenant du siège social de Tropical à West Palm Beach.

[12] Les mécaniciens en réfrigération de Tropical Canada s'occupent également de l'entretien et de la réparation des génératrices amovibles pouvant être attachées à un conteneur. Ce sont des membres de l'AID qui s'occupent de l'installation et de la désinstallation des génératrices.

[13] Les employés de Tropical Canada ne font la manutention d'aucun fret, et ils ne transportent ni ne nettoient les conteneurs. Ces tâches sont effectuées par des membres de l'AID employés par Logistec. La responsabilité première des employés de Tropical Canada qui travaillent au terminal dans le port de Saint John consiste à réparer les conteneurs pour lesquels des réparations ont été jugées nécessaires. Cela comprend la réparation des fixations utilisées pour attacher la génératrice amovible au conteneur, de même que le branchement des conteneurs à une génératrice du CN utilisée lorsque ceux-ci sont transportés par train, et le débranchement de ces mêmes conteneurs. Les soudeurs s'occupent également de l'entretien et de la réparation des plates-formes déposables qui sont utilisées pour déplacer les cargaisons trop volumineuses pour entrer dans un conteneur. Ils préparent l'équipement dont les débardeurs ont besoin pour arrimer les cargaisons à bord d'un navire, et ils l'apportent sur le quai ou le gardent au hangar où un débardeur viendra le chercher.

[14] Les navires de Tropical font aussi escale dans des ports situés à Toronto (Ontario) et à Montréal (Québec) ou près de ces villes. Dans ces ports, Tropical Canada conclut un contrat avec un tiers pour qu'il s'occupe de l'entretien et de la réparation des conteneurs de Tropical et assure d'autres services.

III. Position des parties

A. Le requérant

[15] Selon le syndicat, il devrait être conclu que Tropical Canada relève de la compétence fédérale parce qu'il s'agit de l'agent de fret exclusif de Tropical au Canada, en vertu de l'entente de représentation qu'il a conclue avec cette entreprise. Le syndicat fait valoir que Tropical Canada est véritablement active dans le secteur des transports par eau, étant donné qu'elle prend les dispositions nécessaires au transport des conteneurs à destination et en provenance du port, et conclut des contrats pour les services de débardage requis aux fins du chargement et du déchargement des conteneurs transportés par les navires de Tropical. Tropical Canada est la seule entreprise à gérer le chargement et le déchargement du fret transporté par les navires.

[16] Subsidiairement, l'AID 273 soutient que Tropical Canada constitue une partie intégrante d'une entreprise fédérale. En tant qu'exploitant de navires, Tropical exerce des activités dans le

secteur du transport maritime et relève donc de la compétence fédérale aux fins des relations du travail. Le syndicat avance que les activités que mène Tropical Canada pour le compte de Tropical constituent une partie intégrante de l'exploitation de la société mère, à un point tel que si ce n'était le travail accompli par Tropical Canada, Tropical ne pourrait pas exploiter son entreprise de transports par eau. La relation d'affaires et l'intégration entre les deux entreprises est importante, et elles utilisent le même logo.

[17] L'AID 273 soutient que Tropical Canada n'est pas indépendante de Tropical, et elle fait remarquer que le président de Tropical Canada, M. Richard Murrell, est également président-directeur général de Tropical. Le vice-président adjoint pour le Canada, l'île d'Haïti et les îles Vierges américaines, M. Gordon Cole, est également un dirigeant de Tropical. M. Cole est aussi un directeur de la Port of Saint John Employers Association inc. (PSJEA), association accréditée par le Conseil en vertu de l'article 34 du *Code* à titre de représentante de l'ensemble des employeurs menant des activités de débardage dans le port de Saint John.

[18] Le syndicat allègue que Tropical Canada a conclut des ententes avec la Compagnie des chemins de fers nationaux du Canada (CN) et des services d'entreprises de camionnage comme Midland pour assurer la livraison de conteneurs au port de Saint John ainsi que pour le ramassage de conteneurs au port et leur livraison aux clients. Le syndicat affirme que, comme Tropical Canada organise le transport du fret à partir de l'endroit où se trouvent les clients jusqu'au port de Saint John, en vue du chargement du fret à bord des navires de Tropical par les débardeurs qu'elle embauche à cette fin, Tropical Canada constitue une partie intégrante et essentielle des activités de Tropical.

[19] Selon le syndicat, les soudeurs et les mécaniciens en réfrigération employés par Tropical Canada travaillent aux côtés des débardeurs et constituent une partie essentielle du lien qui soutient les activités de Tropical. Le syndicat affirme que les activités de Tropical et de Tropical Canada sont assujetties à une gestion commune et sont intégrées sur le plan fonctionnel. Tropical Canada veille à ce que les conteneurs soient prêts à être chargés à bord du navire et en état de navigabilité, et ce sont ses employés qui décident des conteneurs qui seront chargés sur le navire.

[20] Le syndicat fait également observer que Tropical Canada a reconnu la compétence des agents de sécurité de Travail Canada et qu'elle a affiché, dans le milieu de travail, une copie de

la partie II du *Code canadien du travail (Santé et sécurité au travail)* ainsi que les règlements connexes, conformément à la loi. Le syndicat avance que, puisque les employés de Tropical Canada travaillent aux côtés des débardeurs, un différend en matière de compétence pourrait survenir si un risque est observé au terminal et que les deux groupes ne sont pas assujettis au même régime.

[21] Le syndicat s'appuie sur *Rivtow Marine Ltd. et Tiger Tugz Inc.*, 1999 CCRI 30 (*Rivtow Marine*) et *Kindersley Transport ltée et Quill Transport ltée*, 2008 CCRI 409 (*Kindersley*), deux affaires dans lesquelles le Conseil a conclu qu'une entreprise intraprovinciale relevait de la compétence fédérale parce qu'elle constituait une partie vitale et intégrante d'une entreprise fédérale.

[22] Le syndicat soutient que le Conseil dispose de suffisamment d'éléments de preuve pour conclure, selon la prépondérance des probabilités, que Tropical Canada agit pour Tropical jusqu'à ce que les conteneurs soient chargés à bord des navires. C'est Tropical Canada qui retient les services de Logistec afin que cette dernière exécute les tâches de débardage pour le compte de Tropical, et la preuve est amplement suffisante pour qu'il soit conclu à l'intégration totale des deux entreprises.

[23] Le syndicat fait une distinction entre les affaires sur lesquelles se fonde l'employeur et la présente affaire, affirmant que les premières portent sur des situations statiques alors qu'en l'espèce, les employés de Tropical Canada participent à toutes les étapes des activités menées dans le port de Saint John. Les employés de Tropical Canada constituent une partie intégrante de l'exploitation continue de Tropical.

B. L'employeur

[24] L'employeur fait valoir qu'il existe une présomption en faveur de la compétence provinciale en matière de relations du travail et que la compétence fédérale constitue l'exception. Il soutient que le syndicat ne s'est pas acquitté du fardeau de présentation, qui consiste à prouver que Tropical Canada mène des activités qui se rapportent à la navigation et aux transports par eau, ou que Tropical Canada constitue une partie intégrante, essentielle ou vitale des activités de Tropical relevant de la compétence fédérale.

[25] L'employeur établit une distinction entre la présente affaire et les affaires sur lesquelles s'appuie le syndicat. Il affirme que *Rivtow Marine*, précitée, et *Kindersley*, précitée, portaient sur une demande de déclaration d'employeur unique présentée en vertu de l'article 35 du *Code*, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Quoi qu'il en soit, le critère à appliquer n'est pas celui de savoir si les activités de Tropical Canada sont intégrées à une exploitation continue, mais si elles constituent une partie intégrante, essentielle ou vitale d'une entreprise fédérale.

[26] L'employeur fait valoir que le Conseil ne dispose d'aucun fait à l'appui d'une conclusion selon laquelle Tropical Canada relève de la compétence fédérale, mais seulement d'hypothèses et de spéculations formulées par le syndicat. Les faits au dossier démontrent que Tropical Canada n'est pas propriétaire du Berra K ou du AHS Hamburg. Il n'existe aucun élément de preuve faisant état du contrat d'affrètement en vigueur en ce qui concerne ces navires ou attestant que Tropical Canada joue quelque rôle que ce soit dans l'entretien ou la réparation des navires eux-mêmes. Il n'y a pas non plus d'élément de preuve indiquant que Tropical Canada est une filiale en propriété exclusive de Tropical ou démontrant dans quelle mesure Tropical est propriétaire de Tropical Canada.

[27] L'employeur soutient que Tropical Canada a peu à voir avec les activités qui se rapportent à la navigation ou aux transports par eau. Toutes les tâches liées aux transports par eau, comme la mise à quai et le déchargement du navire, le transport des conteneurs, leur empilement sur le quai et leur déplacement vers des aires précises du terminal, sont effectuées par les employés de Logistec, et non par ceux de Tropical Canada. En outre, aucun élément de preuve n'atteste que Tropical Canada loue les conteneurs sur lesquels elle effectue des travaux d'entretien et de réparation ni qu'elle en est propriétaire.

[28] Tropical Canada fait valoir qu'elle n'a pas l'exclusivité des travaux d'entretien et de réparation effectués sur les conteneurs. En effet, des travaux similaires sont exécutés par d'autres à Toronto, à Montréal et à West Palm Beach, et à l'occasion, c'est un autre fournisseur de services tiers qui s'en charge à Saint John. L'employeur fait également observer qu'il n'y a aucune mention de l'entretien et de la réparation de conteneurs dans l'entente de représentation conclue entre Tropical et Tropical Canada.

[29] Tropical Canada est d'avis que ses activités sont similaires à celles d'une entreprise d'expédition de marchandises, comme celles qui ont fait l'objet d'un examen par la Cour suprême du Canada dans *Consolidated FastFrate Inc.* c. *Western Canada Council of Teamsters*, 2009 CSC 53. Tropical Canada n'est pas un transporteur, elle n'exploite pas le navire, elle n'est pas non plus un expéditeur, et elle ne participe pas directement au chargement ou au déchargement du fret transporté par les navires. Tropical Canada avance que les activités se rapportant à la navigation et aux transports par eau sont terminées au moment où elle reçoit les conteneurs dont elle doit faire l'entretien ou qu'elle doit réparer.

[30] Tropical Canada affirme également qu'aucun élément de preuve n'indique que l'entretien et la réparation de conteneurs constituent une partie intégrante, essentielle ou vitale d'une entreprise fédérale principale. Quoi qu'il en soit, l'employeur soutient que l'entretien et la réparation des conteneurs ne sont pas liés à l'exploitation du navire. En outre, Tropical Canada constitue une entreprise indépendante, distincte de Tropical, et rien ne prouve que les deux entreprises sont dépendantes l'une de l'autre, ou que Tropical repose sur Tropical Canada d'une quelconque façon. L'employeur s'est appuyé sur la décision *United Association of Journeymen and Apprentices of the Plumbing and Pipefitting Industry* v. *KMT Technical Services*, [1993] OLRB Rep. April 344, dans laquelle il est indiqué qu'une entreprise exécutant des travaux d'entretien et de réparation de navires relève de la compétence provinciale. L'employeur s'est également fondé sur l'arrêt *Syndicat des débardeurs du Port de Québec (SCFP, section locale 2614)* c. *Société des arrimeurs de Québec inc.*, 2011 CAF 17, dans lequel la Cour d'appel fédérale a confirmé une décision du Conseil selon laquelle les activités de Cribtec, une entreprise en électricité qui se spécialise en instrumentation, en automatisation et en travaux d'entretien électrique et mécanique dans le port de Québec, ne relevaient pas de la compétence fédérale, malgré le fait que Cribtec fournissait des services à une entreprise fédérale d'arrimage, Arrimage du Saint-Laurent.

IV. Analyse et décision

[31] Il est bien établi que les relations du travail sont, en règle générale, assujetties à la compétence exclusive des provinces en vertu du paragraphe 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, 30 & 31 Victoria, c. 3 (R.U.) (*Loi constitutionnelle de 1867*), étant donné qu'elles se

rapportent à « la propriété et [aux] droits civils dans la province » (*Toronto Electric Commissioners* v. *Snider et al.*, [1925] 2 D.L.R. 5). Le Parlement peut faire valoir une compétence exclusive sur les relations du travail d'une entreprise uniquement s'il est établi que celle-ci relève de la compétence fédérale (*Reference re: Industrial Relations and Disputes Investigation Act (Canada)*, [1955] R.C.S. 529 (l'*Affaire des débardeurs*); et *Construction Montcalm Inc.* c. *Commission du salaire minimum et autres*, [1979] 1 R.C.S 754). Chaque affaire dépend des faits qui lui sont propres (*Alberta Government Telephones* c. *Canada (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes)*, [1989] 2 R.C.S. 225.

[32] Pour relever de la compétence fédérale en matière de relations du travail, l'entreprise doit essentiellement satisfaire à l'un des deux critères établis. Le premier est que ses activités doivent relever de la compétence exclusive du Parlement aux termes de l'article 91 ou du paragraphe 92(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* (la compétence fédérale directe). En supposant que ce critère ne s'applique pas, l'entreprise peut tout de même relever de la compétence fédérale si ses activités constituent une partie intégrante, essentielle ou vitale d'une entreprise fédérale principale (la compétence dérivée – voir *Travailleurs unis des transports* c. *Central Western Railway Corp.*, [1990] 3 R.C.S. 1112; *NIL/TU,O Child and Family Services Society* c. *B.C. Government and Service Employees' Union*, 2010 CSC 45 (*NIL/TU,O*); et *Tessier Ltée* c. *Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, 2012 CSC 23 (*Tessier*)).

[33] La compétence exclusive du Parlement à l'égard de certaines entreprises est énoncée dans la définition du terme « entreprises fédérales », à l'article 2 du *Code*. Aux fins de la présente affaire, seuls les trois premiers alinéas de cet article sont pertinents :

> 2. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.
>
> « entreprises fédérales » Les installations, ouvrages, entreprises ou secteurs d'activité qui relèvent de la compétence législative du Parlement, notamment :
>
> *a*) ceux qui se rapportent à la navigation et aux transports par eau, entre autres à ce qui touche l'exploitation de navires et le transport par navire partout au Canada;
>
> *b*) les installations ou ouvrages, entre autres, chemins de fer, canaux ou liaisons télégraphiques, reliant une province à une ou plusieurs autres, ou débordant les limites d'une province, et les entreprises correspondantes;

c) les lignes de transport par bateaux à vapeur ou autres navires, reliant une province à une ou plusieurs autres, ou débordant les limites d'une province;

...

[34] Aucune des parties à la présente instance n'a soutenu que la société mère, Tropical, ne relevait pas de la compétence fédérale. À titre d'activités se rapportant au transport maritime, les activités de Tropical au Canada relèvent de la compétence fédérale.

[35] Cependant, Tropical a interposé une filiale, Tropical Canada, qui a pour mandat d'agir comme agent de la société mère et de gérer certains aspects de son entreprise au Canada. Aux termes d'une entente de représentation conclue entre les deux entités, Tropical Canada mène un certain nombre d'activités. Tropical Canada fournit également des services d'entretien et de réparation de conteneurs qui ne découlent pas de cette entente.

[36] Étant donné que l'employeur a décidé de ne faire comparaître aucun témoin, le Conseil ne dispose que de très peu d'éléments de preuve relativement aux activités menées par Tropical Canada à titre d'agent de fret. Il a été admis que, à titre d'agent de fret exclusif de Tropical, Tropical Canada fait appel aux services de Logistec afin que cette dernière s'acquitte des tâches de débardage relatives au chargement et au déchargement des navires ainsi qu'au déplacement des conteneurs dans le terminal. Le Conseil est d'avis qu'il ne dispose pas de suffisamment d'éléments de preuve concernant les fonctions exercées par Tropical Canada pour le compte de Tropical, aux termes de leur entente de représentation, pour mener une analyse et tirer une conclusion concernant la question de savoir si Tropical Canada est assujettie, à titre d'agent de fret, à la législation fédérale ou provinciale aux fins des relations du travail.

[37] Le Conseil estime toutefois qu'il n'a pas besoin, pour trancher l'affaire, de tirer une conclusion relative à la compétence constitutionnelle dont relève Tropical Canada. La preuve portée à la connaissance du Conseil suffit à le convaincre que les activités d'entretien et de réparation de conteneurs peuvent être dissociées des activités que mène Tropical Canada à titre d'agent de fret, conformément à l'entente de représentation conclue avec Tropical.

[38] Il n'est ni exceptionnel ni inhabituel de conclure que les différentes activités d'une entreprise ne relèvent pas de la même compétence constitutionnelle. Par exemple, dans *Northern Telecom* c. *Travailleurs en communication*, [1980] 1 R.C.S. 115 (*Northern Telecom*), l'activité

principale de l'employeur était la fabrication d'équipement de télécommunications, mais il a été établi que la partie de son entreprise relative à l'installation de cet équipement pour les clients de Bell Canada relevait de la compétence fédérale. Dans *Les Fibres J.C. Inc.* (1994), 94 di 1 (CCRT n° 1057), le Conseil canadien des relations du travail (CCRT) a conclu que toutes les activités de transport routier de l'employeur étaient assujetties à la compétence fédérale, tandis que ses activités de récupération de papier à recycler relevaient de la compétence provinciale étant donné leur caractère dissociable et purement local. De même, dans *Cargill Grain Co., Gagnon and Boucher Division* v. *International Longshoremen's Assn., Local 1739* (1983), 51 N.R. 182 (C.A.F.) (*Cargill Grain Co.*), la Cour d'appel fédérale a conclu que, bien que les opérations de manutention des grains de l'employeur relevaient de la compétence fédérale, les employés qui faisaient fonctionner et qui entretenaient les appareils transportant les grains dans les silos aux fins du pesage, de l'entreposage et, finalement, de la livraison jusqu'aux camions des clients ne menaient pas des activités relevant de la compétence fédérale.

[39] De l'avis du Conseil, les activités d'entretien et de réparation de conteneurs, qui sont certes importantes, ne se rapportent pas suffisamment à la navigation et aux transports par eau pour que le Conseil puisse exercer sa compétence à l'égard de cet aspect des activités de Tropical Canada. Comme l'a précisé la Cour d'appel fédérale dans l'arrêt *Cargill Grain Co.*, précité :

> **26.** ...Parce que des opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises peuvent être partie incidente du transport par mer, **il n'en résulte pas que toutes les opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises, même sur un quai, le soient nécessairement**. À mon sens, des opérations de cette nature sont partie incidente du débardage, et comme telles rattachées au transport lui-même, lorsqu'elles sont nécessaires justement pour compléter l'opération de transport et assurer la livraison de la marchandise à son destinataire ...
>
> (c'est nous qui soulignons)

[40] L'entretien et la réparation de conteneurs ne constituent pas des activités de navigation et de transports par eau, loin s'en faut. Il est vrai que l'utilisation de conteneurs pour le transport de marchandises est maintenant une pratique répandue, mais ce n'est pas le seul moyen de transporter du fret en mer. Étant donné que l'utilisation de conteneurs n'est pas une caractéristique essentielle de la navigation et des transports par eau, le Conseil doit conclure que l'entretien et la réparation de ces conteneurs ne sont pas assujettis à la compétence fédérale directe.

[41] En ce qui a trait à la compétence dérivée, on décrit dans *Northern Telecom*, précité, les facteurs à prendre en compte pour établir si une entreprise qui fournit des services à une entreprise fédérale – mais qui est au demeurant présumée de compétence provinciale – constitue une partie intégrante, essentielle ou vitale de l'entreprise fédérale. Il faut tenir compte :

> a) de la nature générale de l'exploitation du fournisseur de services en tant qu'entreprise active et, en particulier, du rôle des services dans cette exploitation;
>
> b) de la nature du lien entre le fournisseur de services et les autres sociétés avec lesquelles il fait affaire, notamment l'entreprise fédérale en question;
>
> c) de l'importance du travail effectué par le fournisseur de services pour l'entreprise fédérale en question, en comparaison avec ses autres clients;
>
> d) du lien matériel et opérationnel entre les services du fournisseur et l'entreprise fédérale en question et, en particulier, de l'importance des services à l'exploitation et à l'établissement de l'entreprise fédérale en tant que méthode de fonctionnement.

[42] Le Conseil comprend que les activités d'entretien et de réparation de conteneurs permettent de garantir que les conteneurs sont en état de navigabilité et en mesure de préserver leur contenu jusqu'à destination sans qu'il se détériore. Cela revêt assurément une grande importance pour les expéditeurs, et il est possible que cela constitue une partie intégrante de leur entreprise, mais le Conseil ne dispose d'aucun élément de preuve qui lui permettrait de conclure que la capacité de fournir des conteneurs en état de navigabilité constitue une partie essentielle des activités de Tropical.

[43] Rien ne prouve non plus que les activités d'entretien et de réparation constituent un aspect nécessaire de l'activité principale de Tropical Canada à titre d'agent de fret de Tropical au Canada. Même s'il y avait eu des éléments de preuve suffisants permettant de conclure que les activités de Tropical Canada à titre d'agent de fret devraient être assujetties à la compétence fédérale, aucune exigence législative ou contractuelle ne prescrit que les activités d'entretien et de réparation doivent être menées par l'agent de fret lui-même. Bien que Tropical Canada et Tropical semblent entretenir une étroite relation d'affaires, la société mère ne dépend pas de sa filiale pour l'entretien et la réparation de conteneurs. Au port de Saint John et dans d'autres ports desservis par des navires de Tropical, les activités d'entretien et de réparation de conteneurs sont menées par des tiers. L'obligation d'assurer l'entretien et la réparation des conteneurs de

Tropical n'est pas stipulée dans l'entente de représentation conclue entre les parties; cela semble être un aspect accessoire de la relation entre les deux entités.

[44] Après avoir examiné tous ces facteurs, le Conseil ne peut conclure que les activités d'entretien et de réparation de conteneurs de Tropical Canada constituent une partie intégrante, essentielle ou vitale des activités de transports par eau de Tropical dont l'importance justifierait d'invoquer la compétence dérivée du Conseil.

[45] Par conséquent, le Conseil conclut qu'il n'a pas compétence pour instruire la demande d'accréditation du syndicat, et cette demande est donc rejetée.

[46] Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.